

《研究ノート》

1900年前後のシェフィールド市

下 野 克 巳

目 次

1. はじめに
2. 19世紀後半のシェフィールド市周辺
3. 20世紀初頭のシェフィールド市
4. むすびにかえて

1. はじめに

私の専攻分野は現代日本経済史であるのでそのことを踏まえて近現代の世界史における生活協同組合運動について調査・分析・検討をしていく場合、近現代の日本における生活協同組合運動の調査・分析・検討が中心になっていくことは当然であるともいえる。しかし、近現代の生活協同組合運動の研究をしていこうとする場合には、なにびとも、1844年以来「ロッチデイル公正開拓者協会（以後はロッチデイル生協と略称する）」を先頭として確立されていった、いわば産業革命期以後のイギリスにおける大規模な商品生産・消費社会を基盤とした近現代の生活協同組合運動の原則と実践の歴史を、無視するわけにはいかない。私はとりわけ近年、19世紀半ばから20世紀初頭におけるイギリス生活協同組合運動の成長期といってもよい時期に、先導的な役割を担っていたと思われるイングランドの北部（ランカシャーやヨークシャーやダービーシャー）地方における生活協同組合運動の産業経済的基盤と具体的な成長過程に興味を持っている。まだまだ初歩的な研究に過ぎない

が、「20世紀のイギリスの生協運動」や「戦後日本の生協運動の概観——イギリスの生協運動との比較——」（『岡山大学経済学会雑誌』の27巻2号と28巻4号，1995年9月と1997年3月），ならびに「シェフィールドとイギリスの生協運動」（『協う（かなう）』VOL. 28，1995年12月）などのように，そういった問題意識で研究を始めている。

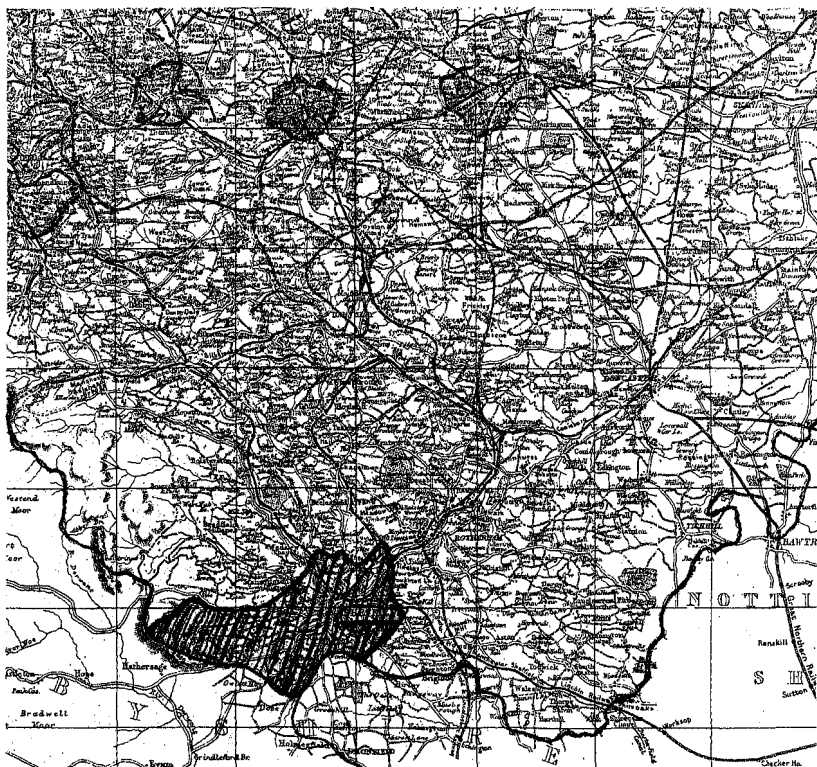
ところで，1999年と2000年との8月から9月にかけてのいずれもわずか2週間程度に過ぎなかったが，メニエール氏症候群による入院後の静養ということも兼ねて，その時期になってもなお猛暑が続く岡山市を避けて，かなり涼しくなっているシェフィールドに滞在する機会を得た。その研究上の目的は，シェフィールドとその周辺の産業経済状態の実状を観察・調査することと，イギリスの生活協同組合運動の成長期におけるいくつかの資料を入手することであった。1999年にはそうした情報自身は知り得たものの体力の回復不足もあり現物自体はほとんど入手できなかったが，今年の2000年には1900年初頭のシェフィールドの再版された地図の主要なもののかかなりの部分を入手できたばかりでなく，19世紀後半のシェフィールドを含む州である南ヨークシャー州（これが2枚になっていたが）およびその周辺の州とが再版されている地図の4枚も併せて入手することができたという幸運に恵まれた。

そこで本稿では，少し以前に入手したシェフィールドについてかなり詳しく叙述されている数冊の書物の考察自身は時間の関係で省略させていただくとしても，今回入手できた地図を中心として1900年前後のシェフィールドの状態について，概観的な検討をしてみたいと思っている。

2. 19世紀後半のシェフィールド市周辺

その4枚の地図（COUNTY MAPS）とは次のようなものである。まず1枚目は次頁の図1でその一部を示しておいたが，1884年当時なので現在と比べるとかなり面積が狭いと思われるシェフィールド市が南端に（人口密集地

図1 1884年のシェフィールド市（下部の斜線部分）



出所) COUNTY MAPS, YORKSHIRE (SOUTH—WEST) Ref49, NMD Publications

を示すためか?) 赤っぽい色で示されている(同様の色の場所が York も含めて9カ所あり, 地図の下辺に1871年と1881年の人口が示されている場所はその York を除いて18カ所もあった), そして Leeds がかなり上寄りでシェフィールドのほぼ真北に位置する「YORKSHIRE (SOUTHWEST SHEET)」。つぎに2枚目は, おそらく南ヨークシャーでその東側に続くものと見られるが赤っぽい色で示されている所は York と Hull だけで, 下辺に人口の書いてある所がその2カ所を含めて4カ所だけある「YORKSHIRE (S-

OUTHEAST SHEET)」。そして3枚目は、南ヨークシャーとチェシャーとの間に首の先をのぞけているように見える「DERBYSHIRE」で、これには赤っぽい所は Derby の1カ所だけであるが、下辺に書いてある人口は10カ所もある。最後の4枚目は、南ヨークシャーの南でダービーシャーの東側の「NOTTINGHAMSHIRE」であり、ここは赤っぽい色の所は2カ所で下辺に書かれている人口は6カ所であった。

この4枚の地図の下辺に書かれている場所の1871年と1881年との人口を多い順にそれぞれ7位まで見ておこう。1871年では、第1位が Leeds で259,212人で、第2位が Sheffield で239,946人で、第3位が Bradford で154,595人で、第4位が Nottingham で138,876人で、第5位が Hull で125,758人であった。この5つのみが人口10万人を超える都市であり、第6位は Huddersfield で70,253人で、第7位は Halifax で65,510人であった。つぎに人口の順位はまったく変動がなかったので、順位と都市名とを省略してここでは1881年の人口だけを記しておこう。309,119人と284,508人と194,495人と186,575人と165,690人とまでが上位5都市で、81,841人と73,630人までがそれにつぐ上位第7位までの都市となっていた。大聖堂のヨーク・ミンスターがあり現在でも観光地として有名な York は第8位と思われ、1871年は43,796人で1881年は49,530人となっていて、あと少しで5万人に達していなかった。不思議なことにこの地図の中の「DERBYSHIRE」では、ただ1カ所だけ人口密集地を示すものと思われる赤っぽい色で示されている Derby だけ人口が書かれていないことが少々気にはなるが、それについては Ashley Baynton-Williams によって1994年に紹介されている Thomas Moule による『Moule's County Maps THE NORTH OF ENGLAND』(1837年刊)によると、1837年の人口は10,728人と記されているのでよほどの事情がない限り、上記の5位までにはもちろん7位までにも入る可能性はまず無いものと思われた。

この4枚の地図で示されているイングランドの北東部では、19世紀後半の

1871年と1881年の人口ではリーズに2万人程度の差で続いて第2位に位置していたシェフィールドが、その中心的な産業の位置を占めたと思われるイギリスの鉄鋼業が全盛期を迎えた時期においてリーズとの人口の差を縮めたのかどうかは明確ではないが、ここではジェトロ貿易市場シリーズの『英国』（1991）で見ると、1989年時点の主要都市の人口では第1位は首都のグレートロンドンが676万人で、バーミンガムが99万人でそれにつぎ、リーズは第3位で71万人、グラスゴーが第4位で69万人、シェフィールドは第5位で52万人となっており、その後にリバプール、マンチェスター、エディンバラなどが40万人台で続いていた。つまり百年後の20世紀の末に近くなるとリーズとの差は約20万人と極めて大きくなっていた。

とはいえ、J. Edward Vickers による『A POPULAR History of SHEFFIELD』（1992, THIRD EDITION）によると、1736年にはわずか9,695人しかいなかったシェフィールドが、1801年には45,755人になり、1851年には135,310人まで急速に増加しているが、その背景としては前のAshley Baynton-Williams の紹介した『Moule's County Maps THE NORTH OF ENGLAND』の中では、この急速な成長は鉄鋼業の成功と良く知られた銀メッキ業の結果であることを、John Tallis が1855年に公刊していると記している。

シェフィールドの面積は、3冊にまとめられている内の1冊である『The History of The City of SHEFFIELD 1843 - 1993 Volume II: Society』（1993）によると、1851年から1901年までは19,643エーカーで変化がなかったにもかかわらず、人口は1901年には1851年の2.8倍の380,793人までに増加している。この産業経済的基盤としては、おそらく John Tallis の指摘のとおりであろうが、とくに鉄鋼業がこの期間に従来の坩堝鋼による方法から有名な転炉鋼による大量生産的な方法に変化したことも、重要ではないかと考えられる。そしてそれ以上に私の研究にとって重要なこととしては、この期間に現在シェフィールドにある二つの生活協同組合が誕生したことである。そ

の一つは1985年に名称がシェフィールド生協となっているブライトサイド・アンド・カーブルック生協が1869年に誕生したことであり、もう一つはやはり1985年にヨークシャー生協と改称したエクレスール生協が1874年に誕生したことである。しかし、これはさしあたり本稿の主要なテーマではないので、ここではそれ以上の検討は行わないでおく。

その後、シェフィールドの人口は1950年代に（あるいは第二次世界大戦の影響を受けた期間にも）少し減少しているものの、前述の著作（Ⅱ：Society）によると、1981年の537,557人が最高となっている（1851年の約4.0倍で、1901年の約1.4倍）ようであるが、この時には面積も90,787エーカーと前の兩年の約4.6倍と著しく拡大しており、人口の増加傾向はどうやら第二次世界大戦前にはほぼピークに達していたように思われた。その証拠として、1931年の人口は511,757人で1951年の人口は512,850人となっていて、いずれも1851年の約3.8倍で1901年と比べると1.3倍強になっているが、面積の増加の方は1901年と比べると約1.7倍と約2.0倍とになっていて人口増加よりも大きくなっていることが分かる。それは1911年・1912年・1914年・1919年・1921年・1929年・1933年と20世紀の前半に連続的に周辺地域を併合していることによる。その併合は1967年と1974年にもなされて、前述のような広大な面積を持っている現在のようなシェフィールド市になってきたのである。しかし、1911年以後のことはやはりさしあたり本稿のテーマではない。

3. 20世紀初頭のシェフィールド市

もともと本稿を書こうと思いついた地図は、1901年から1906年にかけて出版されたもの（と思われるが、2000年の夏に入手できたのは15枚で現在まだ再版が続けられているので、最終的な結論はまだ出せないが）の再版された地図である。まだまだかなり（シェフィールドだけに限ってももう少し）収集することが必要であると思われるこの地図は、THE GODFREY

EDITION となっていて、その一つ一つの地図に例えば「Yorkshire Sheet 294.06」という番号のついている、『OLD ORDNANCE SURVEY MAPS of SHEFFIELD & ROTHERHAM』という地図集の中の地図の再版で、一番新しいのは2000年の6月のものである。来年以降にたくさん積み残しさせていただくことになるが、本稿ではこの15枚に基づいて20世紀初頭のシェフィールドの状態を垣間見ておきたい。この15枚の地図がその地図集のどういう所に位置しているのかは、この第3章の末尾の図4を見ていただくことにして、今年の訪英の時点では残念ながらその図の294.14番や294.02番がまだ再版されていなかったのので、筆者の個人的な経験も交えて勝手に付けた順番にしたがって20世紀初頭当時のシェフィールドの主要な部分について少し解説を加えておきたい。

No.1は「Fulwood & Ranmoor 1903 (294.10 このかっこ内の数字が前に述べた Yorkshire Sheet の番号を示す記号であるが、以下ではそのことは省略させていただく)」(SECOND EDITION 1905)である。ここは、当時は主として畑地（というより牧草地かも知れないが？）と思われる所と住宅とが道路に沿ってある地域であり、後にシェフィールド大学の学生寮などが数カ所まとまってできる（私も夏休みに利用させて貰っている Halifax Hall of Residence などの）場所もまだ普通の住宅地のようにであった。しかし、この地図の下部の中央付近には Porter Brook という小川の一部が掲載されており、そこには小川をダムで堰き止めて貯水池を作りそれによって水車を継続的・安定的に動かし、それを動力源として金属製品を加工する小さな工場が数カ所見られた（その内の一つである Cutlerly つまり刃物や食卓用金物を作っていた Shepherd Wheel は、現在でも博物館的存在として保存されていて一般に見ることができる）。

No.2は「Sheffield (Rivelin Glen) 1902 (294.06)」(SECOND EDITION 1905)である。ここは、当時は私自身にとってはかつて10ヵ月過ごした大変懐かしい所である STANNINGTON VIEW ROAD など東側の一部の住宅地

を除いてもっぱら畑地（現在は牧草地であるが）らしい所といっても良いが、地図の西側の中央部から上部に向かって流れていた River Rivelin 川沿いには、Cutlery を作るためのかなりの数の堰と水路とダムと貯水池と水車と小さな金物工場が連続的に存在していた。当時の地図では Terraced House（庭付きではあるが長屋のように何世帯もの住宅が接続して並んでいる家）が片側にだけしか並んでいなかった STANNINGTON VIEW ROAD には、現在は反対側にも主として勤労者家族が住んでいる Semi-detached House（1軒を2世帯が左右半分ずつに分けて住んでいる家）が建ち並んだ住宅地として発展した反面、River Rivelin 川沿いにたくさんあった Cutlery 関係の施設は全くの廃墟となっており、一部の貯水池が釣り好きの人々の遊び場として残っているにすぎなかった。

No.3 は「Nether Edge 1903 (294.15)」(SECOND EDITION 1905) である。ここは、西側下部の地図全体の約4分の1および北側の一部は畑地（もしくは牧草地）であるが、下部の中央から東側上部にかけ斜めに MIDLAND RAILWAY という鉄道が通っており、その側にいくつかのやや大きな工場や倉庫がありやや細い工場用水路も走っていた。とくに東半分にはテラストハウスやセミ・デタッチト・ハウスを中心に住宅が通りに沿って密集しているようであり、中央上部にはセミ・デタッチト・ハウスやデタッチト・ハウス（一軒に一世帯が住んでいる家）が目立つ。また工場用水路と River Sheaf 川との接続点には堰があったが、No.1 や No.2 の地図とは異なって、この River Sheaf 川のまわりには貯水池や水車工場らしきものは一つも見られていなかったし、この地図の他の場所でもそれらしいものは一つも見られていなかった。

No.4 は「Ecclesall & Sharrow 1903 (294.11)」(SECOND EDITION 1905) である。ここは、西側の一部に森林を中心とする公園や西中央寄りに植物園もあるし、基本的には東側寄りにテラスト・ハウスが多いが、セミ・デタッチト・ハウスやデタッチト・ハウスも中央部から西側寄りに混在して

いる住宅地帯であった。また Porter Brook 小川のまわりには 1 カ所だけダムと貯水池があったが、ここでは何を作っているのかよく分からなかった。

No. 5 は「Sheffield (West) 1903 (294.07)」(SECOND EDITION 1905)である。ここは、基本的には住宅地域であるといっても良いが、西下寄りから中央部にかけてシェフィールド水道会社のものであるやや大きなダムと貯水池がいくつかある。その東側に WESTON PARK という公園があり、この当時ではまだ明確な証拠はごく僅かしか見られないが、シェフィールド大学の建物がさらにその東側一帯にやがて並んでいくことになる。もう一つ重要なことは、この地図の東北隅に少しだけ見えている River Don 河とそれに接している圧延工場と堰の東側に部分的に見えている KELHAM ISLAND という工場である。この KELHAM ISLAND は現在でも一般の見学者のために時々運転をしてくれる巨大な蒸気機関装置と、戸外に現在でもかなり大きいと思われる転炉装置が展示してある博物館的な施設となっている。

No. 6 は「Sheffield (Neepsend) 1903 (294.03)」(SECOND EDITION 1905)である。ここは、中央から東側寄りに River Don 河が北から南にかけて貫通しておりそれに少し間をあけながら並行するように GREAT CENTRAL RAILWAY という鉄道が走っていて、この両者の間の地域に大きなガス工場の施設群やいくつかの製鋼工場や真鍮と銅の圧延工場やその他の工場が立地していた。またこの River Don 河に中央部近くで合流する River Loxley 川の流域にも、いくつかの製鋼工場や端と接合部の工具の工場や針金工場や繊維工場など（それらはほとんどダムと貯水池を持っていた）があった。中央の西側寄りに煉瓦工場が 1 カ所あったが、その他は一部の畑地（牧草地？）を除いて住宅地であったが、鉄道の東側北部は林や樹園地のように思われた。

No. 7 は「Sheffield (Heeley) 1903 (294.16)」(SECOND EDITION 1906)である。ここは、西北隅を MIDLAND RAILWAY 鉄道が走っていてそれに近接している西北部の 4 分の 1 足らずの地域は住宅地となっていた

が、それ以外の所は主として畑地（牧草地？）であり林と思われる所も Meers Brook という小川に沿ってやその他の所に少し見られた。

No. 8 は「Sheffield Park 1903 (294.12)」(SECOND EDITION 1905) である。ここは、その名前のように中央部から東側の約 3 分の 2 は公園と畑地（牧草地？）が主であり、その北部の一部に住宅地が見られた。しかし、MIDLAND RAILWAY 鉄道が西側寄りをやや斜めに貫通しており、そこから西部は基本的には住宅密集地域であった（とはいえ、所々にはグラウンドもあった）。また、鉄道のすぐ側にはコンクリート工場やいくつかの倉庫も見られた。

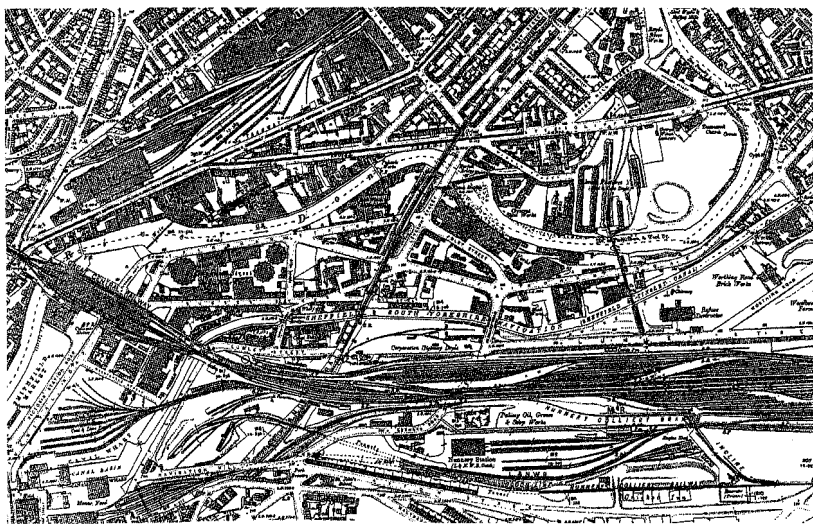
No. 9 がようやく、「Sheffield 1903 (294.08)」(SECOND EDITION 1905) である。ここは図 2 と図 3 とでその一部分の状態を示しておいたが、まさに当時の Sheffield 市の産業経済の成長・活況の姿を垣間見ることができるところであろう。地図の東南部方面の約 5 分の 1 くらいはまだ畑地や農場も見られるが、それ以外の中心部は工業・商業・交通の主要な施設が占めており、その周りに住宅が密集している有様である。まず鉄道は GREAT CENTRAL RAILWAY と MIDLAND RAILWAY とが中心部近くで交差・接続しており、現在ではおそらくシェフィールド駅として残って使われている Midland Station の他にも、Victoria Station などかなり多くの駅がこの 1 枚の地図上に存在していた。また、銑鋼工場・製銑工場・製鋼工場・機械工場・ガス工場・電気施設などその周りにたくさんの工場のある River Don 河の側に、中心部にある運河溜まりから SHEFFIELD & SOUTH YORKSHIRE NAVIGATION という運河が東に向けて通っていた。また圧延工場や製材工場などの工場の他に、商業施設としてのマーケットも City Station という駅の周辺に、現在も残ってかなりの活況を見せていた Castle (folds これは現在では省かれていた) Market や SHEARF MARKET の他にも数カ所見られていた。これには 1905 年にはシェフィールド市は人口が 44 万人以上で居住している家は 8 万戸以上あり、イングランドで第 6 位の都市

図2 1903年のシェフィールド市中心部の西側部分



出所) OLD ORDNANCE SURVEY MAPS, Sheffield 1903 (294.08), SECOND EDITION
1905

図3 1903年のシェフィールド市中心部の東寄り上部分



出所) OLD ORDNANCE SURVEY MAPS, Sheffield 1903 (294.08), SECOND EDITION 1905

であったと書かれていた。

No.10は「Sheffield (North) 1905 (294.04)」(SECOND EDITION 1905)である。ここは、中央部の下から東側の上寄りにかけて製銃工場・製鋼工場・鉄鋼工場・製鋼と針金との工場・煉瓦とタイルの工場・煉瓦工場などが密集しており、いくつかの工場用鉄道線路がその東南側に通っている MIDLAND RAILWAY 鉄道に接続していた。さらにその東南側を River Don 河が流れていた。残りの部分では下半分は主として住宅地であったが、上半分は住宅もあるが主として畑地（もしくは牧草地か？）・林・樹園地と思われるものであり、地図の中央部分には教会やグラウンドと比べてもかなり大きな墓地があった。

No.11は「Darnall 1903 (295.05)」(SECOND EDITION 1905)である。ここは、ほぼ中央部分を GREAT CENTRAL RAILWAY 鉄道が東西に貫通して

おり、地図全体の東北隅と東南隅には林が見られたが、鉄道の南部は主として畑地（もしくは牧草地）のようであり、鉄道の北部は住宅地と畑地が混在気味にあった。ここは産業経済活動施設は少なかったが、鉄道用の客車と貨車とを作る工場が1カ所あったのと、炭鉱関係の施設が2カ所あったことが目を引いた。

No.12は「Attercliffe 1903 (295.01)」(SECOND EDITION 1905)である。ここは、下部の西寄りから上部の東寄りにかけて中央部分を斜めに貫通する GREAT CENTRAL RAILWAY 鉄道の WOODBOURN JUNCTION TO ALDHAM JUNCTION 線路と SHEFFIELD SOUTHYORKSHIRE NAVIGATION (SHEFFIELD & TINSLEY CANAL) 運河が、当然のようにその周りに製鉄工場・製鋼工場・製鉄製鋼工場・製鋼鍛造工場・リベットおよび真鍮工場・普通鋼鑄造工場・ボイラー工場・化学工場・コークス炉・ロープ工場など様々な工場を伴いつつ地図を2分していた。最も東側の4分の1余りは畑地と林であったが、中央部分の下部ならびにこの斜めに貫通した鉄道・工場地帯とやはり斜めに走っている River Don 河沿いの工場との間には住宅もかなりあった。その西北部を斜めに MIDLAND RAILWAY 鉄道が走り、その周辺にはガス工場や製鋼工場はもちろんのことバネおよび緩衝機構工場や装甲板および銃器工場なども見られた。

No.13は「Wincobank & Meadowhall 1902 (289.13)」(SECOND EDITION 1905)である。ここは、No.12の地図の北隣なのでその続きが見られたが、No.13で同様な位置と方向で地図を2分していたのは、MIDLAND RAILWAY 鉄道でそこから東南部方面にかけては住宅も含めてNo.12よりかなり少なかったが、煉瓦およびタイル工場やその他の工場や污水处理場などの工場・施設が畑地（もしくは牧草地）と思われる所と共存していた。この地図では SHEFFIELD DISTRICTION RAILWAY (TREETON TO BRIGHTSIDE) という地方鉄道や2つの主要鉄道から派生している JUNCTION (中継線路) が多く見られた。それらを除いた北西部よりの半分

は、基本的には畑地と林であるように思われた。

これらの13枚の地図との間が空いて関連が分かりにくく残念であるが、残りの2枚のNo.14の「Grenoside 1901 (288.07)」(SECOND EDITION 1905)とNo.15の「Ecclesfield 1901 (288.08)」(SECOND EDITION 1905)とは、No.15の中央部にストーブか料理用コンロの铸造場と小さな製鋼工場とファール（やすり？）工場などがあるが基本的には鉄鋼工場地帯ではなかった。No.14は北西部を中心に3分の1は林で、残りの3分の2は畑地（もしくは牧草地）であり、No.15は林はそれよりかなり少ない代わりに道路沿いなどに住宅が並んでいたり点在したりしていたが、基本的には畑地および製粉所や製紙工場のようなものが多かった。

再版がまだであったり、再版済みのものをもっと意欲的に入手すべきであったりして、まだ正しい結論は出せないが、今後さらに入手すべき地図や

図4 シェフィールド市の地図で入手して今回検討した15枚の位置

				283.07 ●	283.08 ●			277.13 ●
				283.11 ×	283.12 ●	284.09 ●	284.10 ●	285.01 ●
282.14 ×	282.15 ●	283.13 ×	283.14 ×	283.15 ×	283.16 ●	284.13 ×		
288.02 ×	288.03 ×	289.01 ●	289.02 ●	289.03 ●	289.04 ×	290.01 ×		
288.06 ×	288.07 (No.14)	288.08 (No.15)	289.05 ×	289.06 ×	289.07 ●	289.08 ×	290.05 ×	
288.10 ×	288.11 ×	288.12 ×	289.09 ×	289.10 ●	289.11 ●	289.12 ×	290.09 ×	
288.14 ×	288.15 ×	288.16 ×	289.13 (No.13)	289.14 ●	289.15 ●	289.16 ×	290.13 ●	
294.02 ×	294.03 (No.6)	294.04 (No.10)	295.01 (No.12)					
294.06 (No.2)	294.07 (No.5)	294.08 (No.9)	295.05 (No.11)					
294.10 (No.1)	294.11 (No.4)	294.12 (No.8)						
294.14 ×	294.15 (No.3)	294.16 (No.7)						

〔(No.1)～(No.15) 今回入手できたもの
●印は再版されているが入手していないもの
×印は2000年6月では再版されてなかったもの〕

出所) OLD ORDNANCE SURVEY MAPS OF SHEFFIELD & ROTHERHAM
(THE GODFREY EDITION)

ていねいに読むべき文献・資料類も明確になったので、本稿でもとりあえず20世紀初頭のシェフィールド市の概観を垣間見ることができたであろう。

4. むすびにかえて

ヨークシャー地域では、生活協同組合運動の歴史や規模ではリーズ生協の方がかなり先行していたことは拙稿の「20世紀のイギリスの生協運動」(『経済学会雑誌』27巻2号)ですで見たとし、本稿で見たように都市の規模の面でもリーズの方がこの時期でもおそらく大きかったようである。そういった意味で、リーズ生協とその産業経済的・市民運動的基盤についても、意欲的に文献・資料類を探す必要があることはいうまでもない。

とはいえヨークシャー地域だけの事例で、イングランド北部方面における生活協同組合運動の成長とその産業経済的・市民運動的基盤について、述べることは適当ではない。ロッチデイルやマンチェスターおよびその周辺地方を中心としたランカシャー地域におけるそうした問題について考察しなければ、まさに部分的結論になってしまうであろう。それについては幸いにも、JOHN HUDSON の『LANCASHIRE of one hundred years ago』(1993)を以前入手していたので、それを参考にして19世紀末の市民生活について概観できるのではないかと考えているが、いずれにしても今回はこの辺りで許された時間も紙数もそろそろお終いであろう。(2000年10月15日)

〔追記〕幸いにも時間的余裕が少しだけ出来たので、ここで若干の補足をしておきたい。ご多分に漏れず Sheffield 市も他の先進工業国の中規模以上の都市と同様に20世紀の後半に、高層ビルと乗用車万能時代的影響を受け、一度は完全に市街電車網が無くなってしまっていたが、1990年代に入って再び新しい型の市街電車(New Tram とか Super Tram とかいい、バリアーフリー型の低床式の連結電車)が、生活環境を守りながら都市中心部を活性化

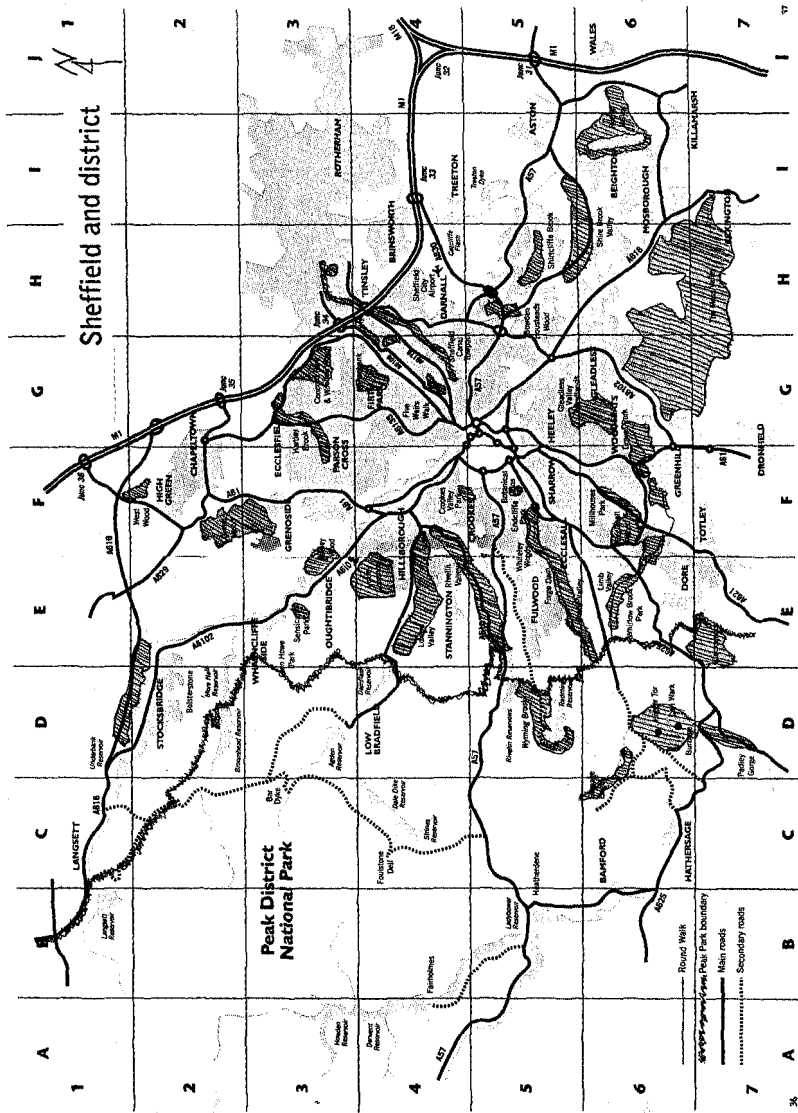
させる手段として期待されて、いつも赤字であると悪口も言われながらも、ゆっくりとではあるが客数と路線を延ばしつつある。

ところで、20世紀初めの Sheffield 市では、今回収集した15枚の地図の内
でざっと見ただけでも12枚に路線の粗密や長短はあるが——おそらくは都市
中心部的位置にあったNo.9の「Sheffield」辺りを集中点としながら——、市
街電車路線つまり TRAMWAY 網が縦横に走っているのが見られた。この
当時としては勤労市民家族層にとっての中心的な交通手段であったと思わ
れ、テラスト・ハウス、セミ・デタッチト・ハウス、デタッチト・ハウスな
ども含めて住宅街（密集）地域を縫うように、走っていると思われた。

それに加えて目を引いたのは、この時期には住宅街地区のあちこちに公衆
浴場とでもいうべき Public Baths が点在していたことであった。ここで改め
ていうまでも無いであろうが、現在では各家庭に風呂やシャワーがあるので、公衆浴場として機能していることはありえない。しかし、ときに現在で
は地域の公衆図書館——No.5の「Sheffield (West)」には Free Library とし
てすでにこの当時から隣接している例もあったが——として使われているよ
うに思われたり、ただの廃墟のままの建物として残っている場合もあった。
地域の公衆図書館が出てきたついでで申し訳ないが、No.3の「Nether Edge」
の場合には「Sunday School」という表示も見られたが、この当時のその内容
については私としてはよく分からないのと考察する時間もないので、ここ
ではこれ以上触れられない。

最後に、現在の Sheffield 市ならびにその周辺の地図を図5として付け加
えて追記を終えたい。(2000年10月25日)

図5 シエフィールド市とその周辺



註) 斜線部を囲んだ場所は公共的緑地帯 (樹林地)
出所) パンフレット「Summer 2000」(Destination Sheffield 刊)